**US-131**

***ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN Y NEXOS AMBIENTALES (PEL, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS)***

MDOT
Michigan Department of Transportation

# Fase 1
# Participación pública
## *Preguntas frecuentes*

# CATEGORÍAS

- Preguntas generales sobre el estudio de PEL
- Infraestructura
- Operaciones de tránsito
- Costo de la inversión y la financiación
- Seguridad

## ¿Qué es el estudio de PEL?

La Planificación y Vinculación Ambiental (PEL, por sus siglas en inglés) representa un enfoque colaborativo e integrado para tomar decisiones de transporte que toma en cuenta los objetivos ambientales, comunitarios y económicos al inicio del proceso de la planificación de transporte. Ayuda a identificar problemas de forma temprana en el proceso de planificación, brinda flexibilidad y puede acortar el proceso de revisión ambiental formal, como lo exige la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés), para las futuras fases de construcción dentro del área de estudio de PEL.

## ¿Por qué se seleccionó este tramo de la US-131 como parte de un estudio de PEL?

Durante el estudio de PEL original de la I-96 y la US-131, este tramo de la US-131 fue identificado como un área de interés por el MDOT, las partes interesadas locales y el público. Asimismo, se identificaron otros dos lugares para estudios adicionales:

- Intersección de la US-131/100th Street en Byron Township (completado en otoño de 2020)
- I-96 a la altura de Fruit Ridge Avenue en Walker

Este tramo de la US-131 tiene los volúmenes más altos en comparación con cualquier otra carretera de Michigan fuera del área metropolitana de Detroit y aún conserva el pavimento y los puentes originales tal como se construyeron a principios de la década de 1960. A medida que el área metropolitana de Grand Rapids y el oeste de Michigan sigan creciendo, es fundamental que este tramo de US-131 cuente con un plan de mejora establecido para garantizar la circulación fiable, segura y eficiente de personas y mercancías en esta área.

## ¿Cuándo se estima que se completará el estudio?

Hay tres fases principales del estudio de PEL de la US-131:

1. Desarrollar declaraciones de objetivos y necesidades y criterios de evaluación para las Alternativas Adicionales (la encuesta se completó en febrero de 2021)
2. Desarrollar y evaluar las Alternativas Adicionales (de primavera a otoño de 2021)
3. Seleccione la(s) alternativa(s) aceptable(s)

En todas las tres fases del estudio habrá oportunidades para que participe el público y las partes interesadas. Después de que se elijan la(s) Alternativa(s) Aceptable(s), esto se incluirá en el informe oficial del estudio de PEL de la US-131, que se remite a la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés). MDOT planea completar este informe para el verano u otoño de 2022. La implementación de estas mejoras dependerá en las prioridades estatales y los niveles de financiación.

## ¿Cómo puedo obtener más información sobre el estudio de PEL de la US-131 y mantenerme actualizado sobre el proceso del estudio?

MDOT tiene un sitio web del proyecto para el estudio de PEL de la US-131 en **www.Michigan.gov/US-131PEL**.

Los recursos incluyen:

1. Declaraciones de objetivos y necesidades
2. Programación y actualizaciones del proyecto
3. Materiales de difusión y de las reuniones

El sitio web también contiene un formulario de contacto para enviar preguntas directamente a MDOT en cualquier momento durante el proceso del estudio.

## ¿Es el estudio de PEL el único foro de participación pública para las futuras obras en esta carretera?

El estudio de PEL no es el único foro de participación pública para futuras obras en esta carretera. Tras completar el estudio de PEL, habrá más oportunidades para comentar durante las fases formales de NEPA Ambiental, de desarrollo del proyecto y de construcción. En este momento, no se programaron los siguientes pasos de este proyecto más allá del estudio de PEL.

## ¿MDOT va a enderezar la Curva "S"?

La Curva "S" (entre Wealthy Street y Pearl Street) transporta la US-131 sobre Grand River y varias carreteras locales y fue reconstruida en el año 2000 para solucionar problemas de deterioro estructural. Con las prácticas de mantenimiento habituales, se espera que los puentes de este tramo, que constituyen la mayor parte de la Curva "S", sigan funcionando de manera segura durante al menos otros 50 años.

Como resultado, a efectos del estudio de PEL, se supone que la Curva "S" se mantendrá de la forma que está construida actualmente. Cualquier esfuerzo potencial futuro para "enderezar" la Curva "S" requeriría un estudio exhaustivo, ya que probablemente implicaría la demolición de las estructuras existentes, una compra amplia de propiedades privadas y públicas, el desplazamiento de hogares y negocios, y esfuerzos resultantes de mitigación para rectificar el desplazamiento de los afectados y los impactos ambientales.

## ¿Agregará MDOT carriles de circulación? ¿Solucionará eso el embotellamiento en la carretera?

Dado los niveles altos de tráfico y embotellamiento en este tramo, MDOT examinará formas para agregar capacidad operativa a la carretera. Esto se podría lograr mediante el resultado de la combinación de agregar carriles de paso, agregar carriles de incorporación/trenzado entre las intersecciones, cambiar la configuración de las rampas y agregar márgenes más amplios. MDOT se centrará no sólo en satisfacer las necesidades actuales de capacidad, sino también en cuáles serán las necesidades a largo plazo (en un periodo de más de 20 años). Las tendencias de los datos y las previsiones muestran que la carretera US-131 seguirá siendo una carretera con una demanda alta para el tránsito de vehículos, especialmente a medida que Grand Rapids y sus alrededores sigan creciendo.

## ¿Podría MDOT eliminar Hynes Avenue en el lado este de la US-131 entre Burton Street y Franklin Street?

Hynes Avenue sirve como una unidad de acceso local para los negocios e industrias entre el parque ferroviario existente y la US-131. Las mejoras futuras deben considerar un acceso razonable para estos negocios e industrias, el acceso hacia y desde la US-131, y el acceso a otras calles de este a oeste (Hall Street, Franklin Street, etc.). Se considerarán modificaciones dentro del estudio de PEL, según sea factible.

## ¿Ha considerado MDOT cerrar las intersecciones que causan mayor problema?

El diseño, la ubicación y la posible eliminación de las intersecciones se examinarán durante la fase de desarrollo de las alternativas adicionales. Habrá que evaluar cuidadosamente los impactos de los cierres parciales o totales de las intersecciones. El tránsito afectado podría desviarse a otra intersección cercana dentro de la carretera del estudio de PEL que no pueda operativamente facilitar el aumento de tránsito, junto con impactos sustanciales en las calles locales. Las necesidades de acceso a la autopista deberán equilibrarse con operaciones de tránsito seguras.

## ¿MDOT alargará las rampas de entrada y salida en Las intersecciones?

Se espera que la modernización de las intersecciones a lo largo de US-131 para ayudar a mejorar sus operaciones seguras sea un objetivo principal del estudio de PEL. Uno de los elementos de este estudio será proporcionar rampas más largas que eviten que las colas en estas intersecciones impidan el flujo de tránsito a lo largo de US-131 durante las horas pico. La posible extensión (y reubicación) de las rampas se evaluará para determinar cualquier impacto resultante en las propiedades adyacentes y considerar la seguridad del tránsito.

## ¿Puede MDOT comprar el parque ferroviario en el lado este para agregar más espacio a las mejoras de movilidad en la US-131?

La compra del parque ferroviario sería un costo prohibitivo, junto con los esfuerzos de mitigación del ferrocarril desplazado. MDOT, las agencias locales y el ferrocarril deberán identificar un sitio alternativo para el parque ferroviario, lo cual podría afectar otras zonas de la región y podría no ser ambiental y/o económicamente viable. MDOT podrá analizar con el ferrocarril la viabilidad de las modificaciones al parque ferroviario existente, en la medida en que se puedan acomodar las necesidades operativas del ferrocarril.

Además, el ferrocarril brinda servicios importantes dentro de la zona y la región. Cualquier intento de remover el parque ferroviario podría dar como resultado más tráfico de camiones dentro del área y podría tener consecuencias para los negocios que dependen del ferrocarril.

## ¿Considerará MDOT la posibilidad de crear una circunvalación del centro de la ciudad para los viajeros que no tengan como destino Grand Rapids o Wyoming, u otras alternativas?

Generalmente, el foco de MDOT a lo largo del estado está en preservar las carreteras y puentes estatales existentes. Según los recuentos de tránsito recientes e históricos y los datos de seguimiento del tránsito, la mayoría de los viajes en la US-131 tienen como destino Grand Rapids o Wyoming. Una circunvalación no sería útil para la mayoría del tránsito que utiliza la US-131, tiene impactos en sí mismo y sería un costo prohibitivo. Incluso si se considera la opción de la circunvalación, la US-131 se mantendría para brindar acceso a Grand Rapids y Wyoming.

Se identificarán y evaluarán alternativas en fases posteriores del proceso del estudio de PEL.

## ¿Considerará MDOT cobrar un peaje en este tramo de la US-131?

Se está evaluando el peaje en las autopistas estatales a nivel estatal, como lo exige la Ley Pública de Michigan 140 de 2020. Cualquier mejora propuesta no excluirá futuras opciones de peaje, cuando sea posible.

## ¿Puede MDOT limitar el tránsito de camiones durante las horas y periodos pico?

Se pueden considerar las restricciones de viaje como una opción adicional en el proceso del estudio. Sin embargo, cualquier restricción en el tránsito puede estar sujeta a las leyes, los reglamentos y las políticas locales, estatales y federales. Asimismo, se debe identificar un acceso y movilidad alternativos en caso de implementar restricciones. La US-131 es una carretera de norte a sur esencial que sirve a negocios e industrias al oeste de Michigan. Una movilidad fiable, segura y eficiente es esencial para estos negocios para brindar apoyo al desarrollo económico de la zona.

## ¿Considerará MDOT la posibilidad de construir carriles para vehículos de alta ocupación (HOV, por sus siglas en inglés) o carriles rápidos?

Se podrán considerar ambas opciones durante las fases posteriores del estudio de PEL de la US-131. En términos relativos, el tramo de PEL de la US-131 es corto y la inclusión de carriles para HOV y/o carriles rápidos puede tener beneficios mínimos si no se realizan mejoras similares en otras partes de la carretera. Para cualquiera de las dos opciones habría que considerar un análisis más profundo, los impactos en las propiedades adyacentes y las políticas estatales sobre peajes.

## ¿MDOT hará mejoras en otras carreteras además de la US-131?

MDOT no tiene competencia como autoridad en carreteras u otras redes de circulación fuera de la US-131, las intersecciones existentes en la US-131, y Hynes Avenue. La competencia de MDOT generalmente incluye las carreteras I, US y M. También se considerarán mejoras futuras en las fases futuras del estudio de PEL de la US-131 fuera de la competencia de MDOT, incluidos los carriles para bicicletas, las aceras y los cruces dentro de la zona de estudio y requerirán coordinación con las agencias locales responsables.

## ¿Consideró MDOT invertir en opciones de tránsito o en un sistema tren ligero en lugar de reconstruir la US-131?

Se necesita un enfoque equilibrado para los servicios de transporte a lo largo de las carreteras principales como la US-131 para intentar adaptarse a las múltiples opciones de viaje y a la demanda. Para ayudar a este enfoque, MDOT aportó fondos de contrapartida para el servicio de Tránsito Rápido de Autobuses (BRT, por sus siglas en inglés) de la Línea Plateada, que es paralela a la US-131 en Division Avenue. MDOT también brinda financiación estatal continua para operaciones del servicio de BRT. Sin embargo, los volúmenes de tráfico en la US-131 han seguido aumentando, incluso con el servicio de BRT. Se necesitan mejoras a la US-131 para abordar los crecientes volúmenes de tráfico y no excluirá opciones futuras de tránsito en la autopista o en carreteras locales paralelas. Los fondos de transporte federales y estatales también tienen algunas limitaciones legales en cuanto a cómo se pueden gastar los fondos.

## ¿Consideró MDOT la posibilidad de utilizar los fondos del Programa de Bonos de Reconstrucción de Michigan de 2020 para realizar mejoras en la US-131?

El Programa de Reconstrucción de Michigan ("bonding") se estableció para proporcionar mejoras a largo plazo a las instalaciones existentes, principalmente autopistas en grandes áreas urbanas de Michigan, que requerían poco o ningún cambio operativo, a menos que fueran previamente identificadas y despejadas a nivel ambiente. Debido al importante crecimiento de la zona del oeste de Michigan, a la antigüedad de la infraestructura de la autopista, a la importancia de esta carretera para la movilidad regional y a los comentarios del público y de las partes interesadas, fue necesario realizar más estudios antes de identificar un proyecto específico para la US-131 en la zona de estudio de PEL. Sin embargo, el Programa de Reconstrucción de Michigan proporcionará financiación para reconstruir la US-131 desde el límite del condado de Allegan/Kent hacia el norte hasta 76th Street.

## Además de los esfuerzos de reconstrucción de infraestructuras de mayor tamaño, ¿considerará MDOT realizar mejoras operativas y de seguridad a menor escala?

En los últimos 15 a 20 años, MDOT ha invertido en diferentes mejoras operativas y de seguridad en el condado de Kent. Estas mejoras incluyen la instalación de 27 señales de mensaje dinámico (DMS, por sus siglas en inglés) y más de 60 cámaras de circuito cerrado de televisión (CCTV, por sus siglas en inglés). Hay una cobertura de cámaras casi de extremo a extremo de la US-131 y varios DMS colocados estratégicamente en toda la zona para notificar a los automovilistas sobre el tránsito, como los embotellamientos, los accidentes o los cierres de carriles en zonas de trabajo.

En 2020, MDOT instaló dos sistemas de detección de conductores en el carril opuesto en la US-131 en dirección norte como prueba piloto para medir la eficacia y precisión de estos dispositivos para mejorar la seguridad. Estos sistemas detectan a los conductores que viajan en dirección sur en los carriles en dirección norte de la US-131, envían una muestra del video al Centro de Operaciones de Tránsito del Oeste de Michigan de MDOT para su verificación y activan señales LED intermitentes de sentido contrario para alertar al conductor equivocado.

Otras mejoras incluyen la implementación de un sistema de advertencia de colas en la US-131 en el área de Grand Rapids y sus alrededores, que está previsto para 2023. Este sistema suele utilizar un tipo de detección de vehículos para controlar los volúmenes de tránsito y la velocidad, y activa automáticamente las señales de advertencia para informar a los automovilistas de la existencia de tránsito detenido o lento. El objetivo de este sistema es reducir las colisiones traseras que se producen cuando los conductores se ven sorprendidos por las disminuciones de velocidad repentinas o el tránsito detenido.

La incorporación de soluciones innovadoras del Sistema de Transporte Inteligente (ITS, por sus siglas en inglés), junto con las mejoras en la US-131, garantizará una red de movilidad fiable, segura y moderna.

Por favor, refiérase a la siguiente pregunta para obtener más información sobre la posibilidad de una opción de gestión activa del tránsito/carril flexible en este tramo de la US-131.

## ¿Puede MDOT disminuir el límite de velocidad en este tramo de la US-131?

Los límites de velocidad en las carreteras de Michigan se establecen principalmente en la MCL 257.628 del Código de Vehículos de Michigan. La ley estatal exige que MDOT y la Policía Estatal de Michigan establezcan conjuntamente los límites de velocidad que se basan en la velocidad del percentil 85, que es la velocidad a la que el 85 por ciento de los conductores están manejando actualmente en un tramo determinado de la carretera. Por ejemplo, si el 85 porciento de los conductores en un tramo de la carretera está manejando a 55 mph o menos, la velocidad del percentil 85 sería de 55.

Michigan utiliza este método porque es la norma nacional para establecer los límites de velocidad y reconoce que la gran mayoría de los conductores manejan instintivamente a una velocidad que es segura y cómoda en función del diseño de la carretera y otros factores. Esto también da lugar a menos conflictos entre los vehículos, que causan acciones inseguras como conducir muy cerca del vehículo que transita adelante y adelantarse indebidamente.

## ¿Considerará MDOT las opciones de gestión activa del tránsito (ATM, por sus siglas en inglés)/carriles flexibles?

La gestión activa del tránsito, también conocida como carriles flexibles, es un tipo de sistema de gestión del tránsito que permite a los vehículos utilizar los márgenes mejorados de una autopista durante las horas pico o para otras situaciones identificadas para mejorar la movilidad y la seguridad. Algunos ejemplos son la US-23 al norte de Ann Arbor y un sistema previsto en la US-131 entre la I-96 y Post Drive al norte de Grand Rapids.

La ATM exige que los márgenes de las autopistas cumplan ciertas normas, como un ancho de margen de 11 a 12 pies, para acomodar el tráfico de forma segura cuando el carril esté abierto. Se les informa a los automovilistas que estos carriles flexibles pueden ser utilizados a través de señales de control de carril sobre la carretera, que están colocadas estratégicamente a lo largo del tramo de la autopista con carriles flexibles. Los carriles flexibles también pueden utilizarse para otros fines, como los cierres parciales o la gestión de accidentes. El sistema es operado por un controlador central, como el Centro de Operaciones de Tránsito del Oeste de Michigan de MDOT (WMTOC, por sus siglas en inglés). A lo largo del tramo de la US-131 al norte de Grand Rapids, MDOT ha analizado la posible implementación de estrategias ATM para el resto de la carretera US-131 en la zona de Grand Rapids, incluidos los tramos del estudio de PEL. Esto incluye el concepto tradicional de carril flexible, así como otras opciones, como la medición de la rampa de la autopista. Sin embargo, estas opciones están limitadas o no son viables en el tramo del estudio de PEL de la US-131 debido a las actuales restricciones geométricas, como el ancho limitado de los márgenes, la accesibilidad, etc. Las mejoras futuras de este tramo de la carretera considerarán estas opciones e intentarán no excluir la incorporación de estas estrategias durante las fases posteriores del proceso del estudio de PEL.

Para obtener más información sobre los Sistemas Inteligentes de Transporte, WMTOC de MDOT, la ubicación de los dispositivos, y para revisar el rendimiento y otros informes relacionados, por favor visite la página web de WMTOC de MDOT en **www.Michigan.gov/WMTOC.**

## ¿MDOT mejorará o añadirá márgenes o un carril de emergencia para el personal socorrista y la gestión de accidentes?

Sí, mejorar los márgenes a lo largo de la autopista es un estándar de diseño moderno y ayuda a gestionar el tránsito y responder a incidentes que atentan a la seguridad. Muchos de los problemas de embotellamiento en la carretera están relacionados con incidentes de seguridad y la mejora de los márgenes permitiría minimizar el impacto de estos eventos. Los márgenes también son valiosos para los trabajos de mantenimiento y los futuros proyectos de mejora para mantener un flujo de tránsito seguro.